

MacPherson strut tower for passenger car and method of making same

Patent number: DE19630647
Publication date: 1998-02-05
Inventor: VLAHOVIC JOSIP (DE)
Applicant: PORSCHE AG (DE)
Classification:
- international: *B60G15/06; B62D25/08; B62D65/12; B60G15/00; B62D25/08; B62D65/00; (IPC1-7): B62D21/11; B21D26/02; B60G15/00*
- european: B60G15/06F1; B62D25/08E; B62D65/12
Application number: DE19961030647 19960730
Priority number(s): DE19961030647 19960730

Also published as:

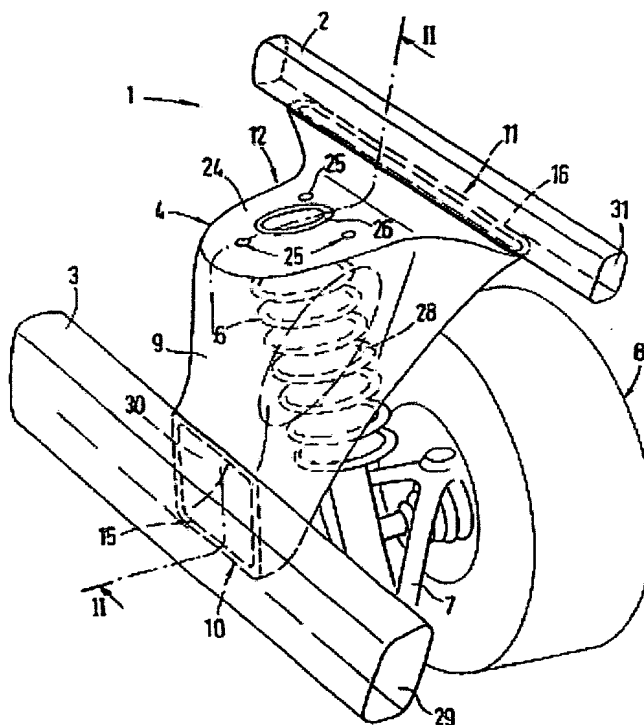
EP0823366 (A2)
US6135498 (A1)
JP10067339 (A)
EP0823366 (A3)
EP0823366 (B1)

Report a data error here

Abstract not available for DE19630647

Abstract of corresponding document: **US6135498**

A MacPherson strut tower made in one piece for a motor vehicle, especially an automobile, is permanently connected with at least one adjoining side member of the body structure. The MacPherson strut tower, formed by a hollow body produced by the internal high-pressure shaping method, results in a significant increase in torsional stiffness of the body structure since the two side members and the MacPherson strut tower are assembled to form a three-dimensional supporting structure with continuous closed hollow member sections.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Offenlegungsschrift
10 DE 196 30 647 A 1

51 Int. Cl.⁶:
B 62 D 21/11
B 60 G 15/00
B 21 D 26/02

21 Aktenzeichen: 196 30 647.7
22 Anmeldetag: 30. 7. 96
43 Offenlegungstag: 5. 2. 98

71 Anmelder:
Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 70435 Stuttgart, DE

72 Erfinder:
Vlahovic, Josip, 74321 Bietigheim-Bissingen, DE

64 Federbeinaufnahme für ein Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen

57 Eine einstückig ausgebildete Federbeinaufnahme für ein Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, ist mit zumindest einem angrenzenden Längsträger der Aufbaustruktur fest verbunden.
Die durch einen im Innenhochdruckumformverfahren hergestellten Hohlkörper gebildete Federbeinaufnahme bewirkt eine wesentliche Erhöhung der Torsionssteifigkeit der Aufbaustruktur, da die beiden Längsträger und die Federbeinaufnahme zu einem räumlichen Trägerverbund mit durchgehenden, geschlossenen Hohlträgerabschnitten zusammengesetzt sind.

DE 196 30 647 A 1

DE 196 30 647 A 1

Die Erfindung betrifft eine Federbeinaufnahme für ein Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, die an zumindest einen angrenzenden Längsträger des Aufbaus angeschlossen und mit diesem fest verbunden ist.

Aus der DE 42 04 825 A1 geht eine durch ein Strangpreßprofilteil gebildete Federbeinaufnahme für einen Personenkraftwagen hervor, wobei das Strangpreßprofilteil einen angrenzenden Längsträger zumindest abschnittsweise formschlüssig umgreift und zusätzlich durch Kleben, Schweißen, Nieten oder dergleichen mit dem Längsträger verbunden ist.

Dieser Anordnung haftet der Nachteil an, daß das abgelängte Strangpreßprofil in Längsrichtung beidseitig offen ausgebildet ist, so daß es in Richtung der Federbeinachse nur eine geringe Torsionssteifigkeit aufweist.

Die linienförmige Anbindung der Federbeinaufnahme an einen einzigen Längsträger und die aus winkelig zueinander verlaufenden Abschnitten zusammengesetzte Schweißnaht sind nicht optimal.

Aufgabe der Erfindung ist es, die Federbeinaufnahmen eines Kraftfahrzeuges so weiterzubilden, daß sie nicht nur die vom Fahrwerk übertragenen Kräfte aufnehmen und in den angrenzenden Aufbau weiterleiten können, sondern daß sie darüber hinaus zu einer wesentlichen Erhöhung der Steifigkeit der Trägerstruktur beitragen.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weiter, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale enthalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß die durch einen aufrecht verlaufenden, im wesentlichen geschlossenen einstückigen Hohlkörper gebildete Federbeinaufnahme räumlich an einen oberen Längsträger und einen unteren Längsträger angeschlossen ist, wodurch die Federbeinaufnahme zu einer wesentlichen Erhöhung der Steifigkeit, insbesondere der Torsionssteifigkeit der Trägerstruktur, beiträgt. Der Hohlkörper wird in einfacher Weise und kostengünstig durch Innenhochdruckumformen hergestellt. Endseitige ringförmige Anschlußstützen des Hohlkörpers werden außenseitig auf korrespondierende Aufnahmen der Längsträger aufgesetzt und zusätzlich durch Schweißen mit den angrenzenden Längsträgern fest verbunden, wobei ein Schweißnahtverlauf ohne Ecken vorgesehen ist.

Der Hohlkörper kann im Querschnitt gesehen Bereiche mit unterschiedlicher Wanddicke aufweisen, wobei die Wanddicke an die auftretenden Belastungen anpaßbar ist und somit zur Gewichtoptimierung beiträgt.

Ferner besteht die Möglichkeit, die beiden Federbeinaufnahmen im oberen Bereich durch ein querverlaufendes trägerartiges Verbindungsteil miteinander zu verbinden, wobei das Verbindungsteil einstückig mit den beiden Federbeinaufnahmen ausgebildet ist und durch Innenhochdruckumformen eines Rohlings erstellt wird. Dies führt zu einer weiteren Versteifung der tragenden Struktur des Kraftfahrzeuges.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht auf einen Teilbereich einer Trägerstruktur eines Kraftfahrzeuges mit

einer Federbeinaufnahme,

Fig. 2 einen Vertikalschnitt durch die Federbeinaufnahme gemäß Fig. 1,

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsform einer Trägerstruktur mit einer Federbeinaufnahme,

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 3 in größerem Maßstab,

Fig. 5 eine perspektivische Ansicht auf eine durch Innenhochdruckumformen hergestellte Federbeinaufnahme und

Fig. 6 eine Ansicht von vorne auf zwei durch ein querverlaufendes Verbindungselement miteinander verbundene Federbeinaufnahmen.

Fig. 1 zeigt einen Teilbereich einer endseitigen Trägerstruktur 1 eines Kraftfahrzeuges, die sich aus einem oberen Längsträger 2, einem unteren Längsträger 3 und einer Federbeinaufnahme 4 zusammensetzt. Die Trägerstruktur 1 kann im Bugbereich und/oder im Heckbereich des Kraftfahrzeuges vorgesehen sein.

Die beiden Längsträger 2, 3 sind in Höhenrichtung und in Querrichtung versetzt zueinander angeordnet, wobei der obere Längsträger 2 in Querrichtung gesehen weiter außen verläuft als der untere Längsträger 3. An der Federbeinaufnahme 4 ist das obere Ende 5 eines Federbeins 6 in herkömmlicher Weise befestigt. Das untere Ende des Federbeins ist beispielsweise an ein Radführungsglied 7 eines angrenzenden Rades 8 angeschlossen. Im Ausführungsbeispiel ist ein Mc-Pherson-Federbein mit einem oberen Federelement 28 dargestellt.

Erfindungsgemäß wird die Federbeinaufnahme 4 durch einen im wesentlichen geschlossenen, im Innenhochdruckumformverfahren hergestellten Hohlkörper 9 aus Stahl oder Leichtmetall gebildet. Ein erster offener Endbereich 10 des langgestreckten Hohlkörpers 9 ist an den unteren Längsträger 3 und der andere offene Endbereich 11 des Hohlkörpers 9 ist an den oberen Längsträger 2 derart angeschlossen, daß die beiden Längsträger 2, 3 und die Federbeinaufnahme 4 einen geschlossenen räumlichen Trägerverbund 12 mit im wesentlichen geschlossenen Hohlträgerabschnitten 29, 30, 31 bilden.

Gemäß den Fig. 1 und 2 ist der Hohlkörper 9 mit dem Endbereich 10 an die innenliegende Außenseite 13 des unteren Längsträgers 3 aufgesetzt und mit diesem fest verbunden, wogegen der andere Endbereich 11 des Hohlkörpers 9 an die Unterseite 14 des oberen Längsträgers 2 angeschlossen ist.

Am Hohlkörper 9 sind an beiden Endbereichen 10, 11 ringförmige Anschlußstützen 15, 16 ausgebildet, die mit korrespondierenden Aufnahmen 17, 18 der Längsträger 2, 3 formschlüssig zusammenwirken und zusätzlich durch Schweißen, Kleben oder dergleichen in Lage gehalten sind.

Gemäß Fig. 2 sind an den Längsträgern 2, 3 jeweils vorstehende flächige Ausbuchtungen 19 ausgebildet, die der Form der sie umgebenden Anschlußstützen 15, 16 des Hohlkörpers 9 angepaßt sind. Es besteht aber auch die Möglichkeit, anstelle der Ausbuchtungen 19 an den Längsträgern 2, 3 umlaufende kragenartige Aufnahme-flansche auszubilden, auf die außenseitig die Anschlußstützen 15, 16 aufgesetzt sind.

Die oberen und unteren Längsträger 2, 3 sind vorzugsweise ebenfalls als Hydroformteile (im Innenhochdruckumformverfahren hergestellte Teile) ausgebildet. Die Anschlußstützen 15, 16 können endseitig plan- oder sattelartig ausgebildet sein, wobei die zuletzt genannte Ausbildung eine optimale Anbindung an die Längsträ-

ger 2, 3 ergibt.

Es ist entweder eine umlaufende kontinuierliche Schweißnaht zwischen den Anschlußstutzen 15, 16 des Hohlkörpers 9 und den Längsträgern 2, 3 vorgesehen oder aber örtliche aneinandergesetzte Schweißnahtabschnitte, jedoch keine abgewinkelte oder eine zickzackförmige Schweißnaht.

Gemäß Fig. 3 ist der obere Endbereich 11 des die Federbeinaufnahme 4 bildenden Hohlkörpers 9 an die Innenseite 20 des oberen Längsträgers 2 angeschlossen. Die Anbindung des unteren Endbereiches 10 erfolgt wie in den Fig. 1 und 2.

Der aufrechte Hohlkörper 9, der durch Innenhochdruckumformen eines vorgeformten Rohlings 21 in einem Werkzeug erstellt wird, weist entlang seiner Längserstreckung bzw. in Höhenrichtung sich ständig verändernde Querschnitte auf.

Zur Festlegung des oberen Endes 5 des Federbeins 6 sind an einem flächigen Auflagebereich 24 örtlich Durchgangsbohrungen 25 für Schraubenbolzen sowie eine zentrale Ausnehmung 26 vorgesehen.

Der Hohlkörper 9 kann entweder eine gleichbleibende Wanddicke oder aber einen unterschiedlichen Wanddickenverlauf aufweisen, der an die auftretenden Kräfte angepaßt ist (siehe Fig. 2 und 4).

Zum Einsetzen des Federbeins 6 wird nach dem Innenhochdruckumformen an einer aufrechten Wandung 21 des Hohlkörpers 9 eine Öffnung 22 angebracht. Diese kann beispielsweise durch Absägen einer beim Innenhochdruckumformen ausgebildeten Ausprägung 23 gebildet werden (siehe Schnittlinie A-A).

Der vorgebogene Rohling 21 wird nach dem Innenhochdruckumformen entlang der Schnittlinien B-B und C-C abgesägt, wobei die Endstücke 27, 27' vom Hohlkörper 9 getrennt werden.

Gemäß Fig. 6 ist vorgesehen, daß die beiden gegenüberliegenden Federbeinaufnahmen 4, 4' durch ein querverlaufendes Verbindungsteil 32 miteinander verbunden sind, wobei das Verbindungsteil 32 einstückig mit den beiden Federbeinaufnahmen 4, 4' ausgebildet und durch Innenhochdruckumformen eines rohrförmigen Ausgangsteiles (Rohling) erstellt wird.

Patentansprüche

1. Federbeinaufnahme für ein Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, wobei die einstückig ausgebildete Federbeinaufnahme mit zumindest einem angrenzenden Längsträger der Aufbaustruktur fest verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Federbeinaufnahme (4) durch einen im wesentlichen geschlossenen, im Innenhochdruckumformverfahren hergestellten Hohlkörper (9) gebildet wird, wobei der eine offene Endbereich (10) des Hohlkörpers (9) an einen unteren Längsträger (3) und der andere offene Endbereich (11) des Hohlkörpers (9) an den oberen Längsträger (2) angeschlossen sind und die Federbeinaufnahme (4) mit den angrenzenden Längsträgern (2, 3) einen räumlichen Trägerverbund (12) mit geschlossenen Hohlträgerabschnitten (29, 30, 31) bildet.
2. Federbeinaufnahme nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Hohlkörper (9) endseitige ringförmige Anschlußstutzen (15, 16) aufweist, die mit korrespondierenden Aufnahmen (17, 18) der Längsträger (2, 3) formschlüssig zusammenwirken und zusätzlich durch Schweißen, Kleben oder dergleichen mit den Längsträgern (2, 3) fest verbunden

sind.

3. Federbeinaufnahme nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufnahmen (15, 16) an den Längsträgern (2, 3) jeweils durch eine vorstehende Ausbuchtung (19) gebildet werden, die der Form des sie umgebenden Anschlußstutzens (15, 16) des Hohlkörpers (9) angepaßt ist.

4. Federbeinaufnahme nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufnahmen (15, 16) an den Längsträgern (2, 3) durch jeweils einen vorstehenden kragenartigen Aufnahmevlansch gebildet werden, auf den der Anschlußstutzen (15, 16) des Hohlkörpers (9) aufgesetzt ist.

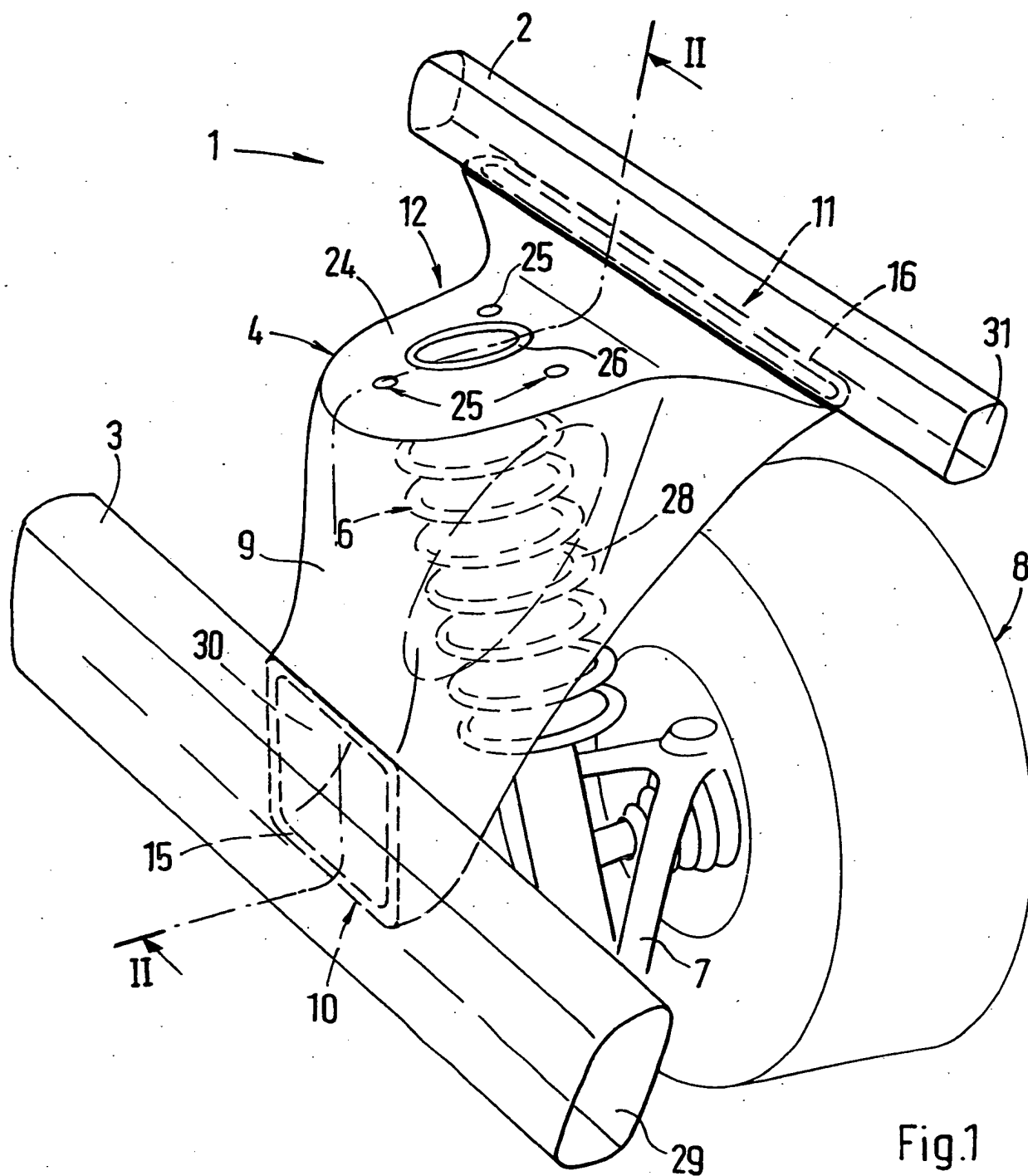
5. Federbeinaufnahme nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Hohlkörper (9) örtlich mit einer Öffnung (22) zum Hindurchführen des Federbeins (6) versehen ist.

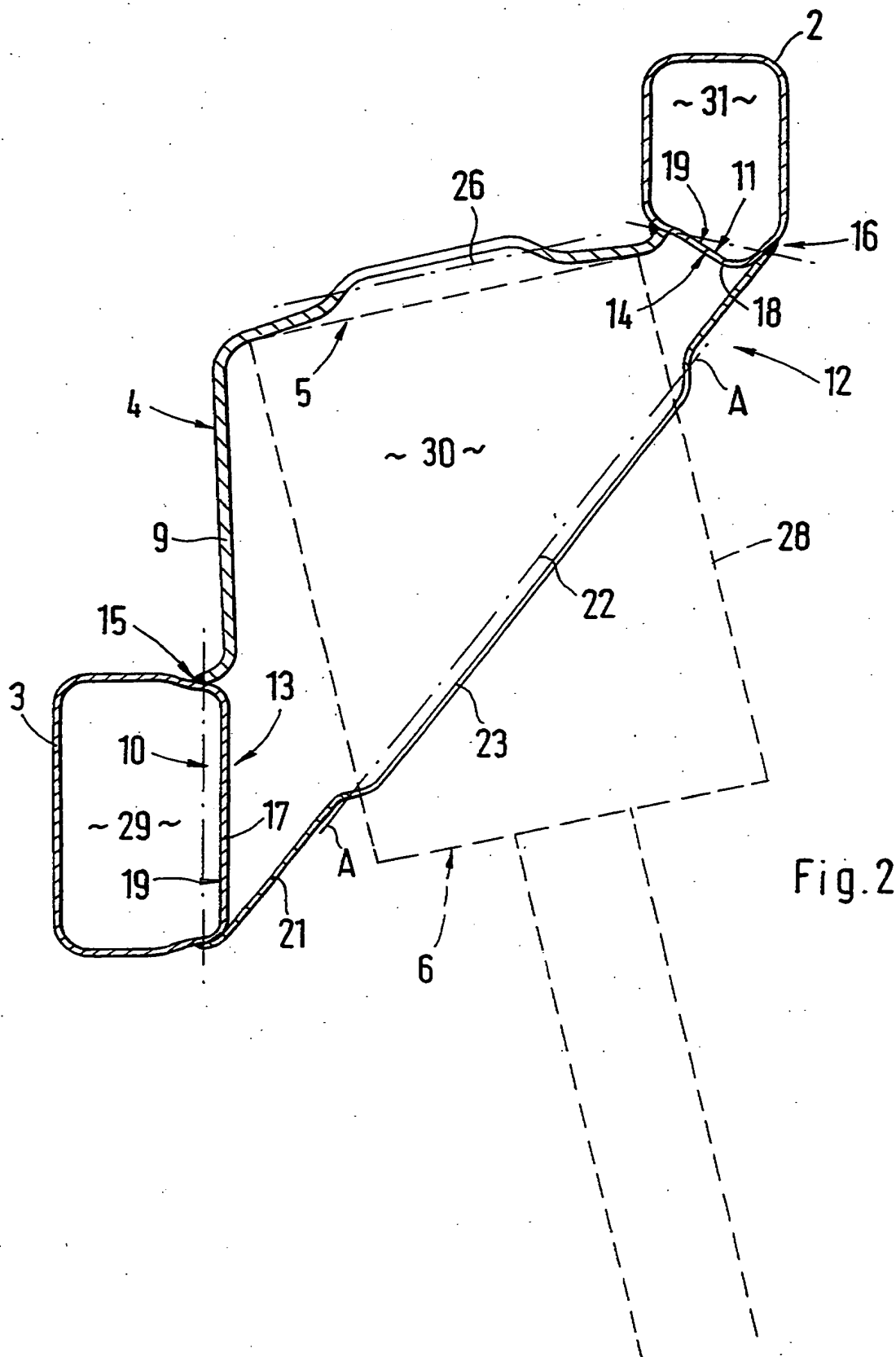
6. Federbeinaufnahme nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die oberen und unteren Längsträger (2, 3) ebenfalls als Hydroformteile ausgebildet sind.

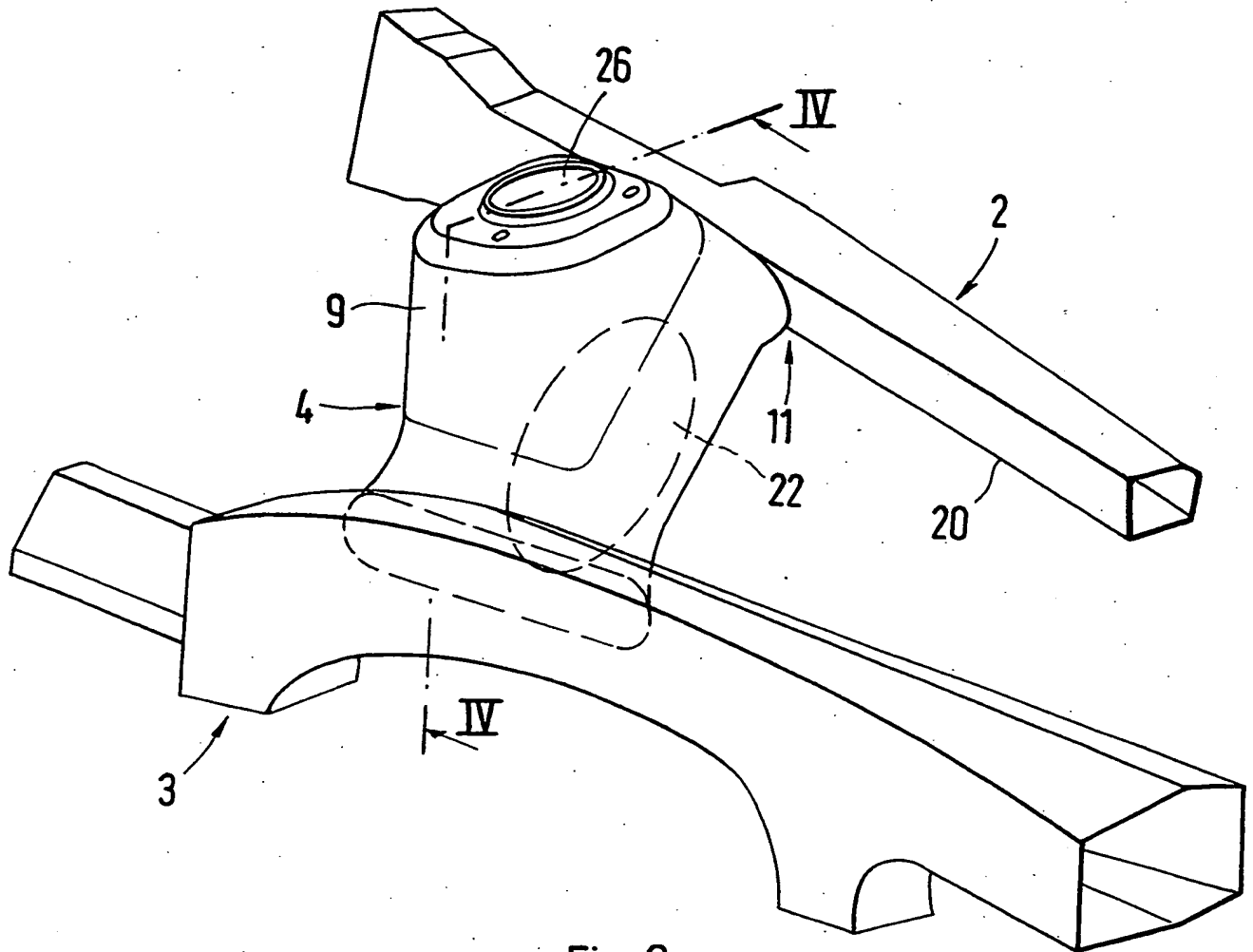
7. Federbeinaufnahme nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß gegenüberliegende Federbeinaufnahmen (4, 4') durch ein querverlaufendes Verbindungsteil (32) miteinander verbunden sind, wobei das Verbindungsteil (32) einstückig mit den beiden Federbeinaufnahmen (4, 4') ausgebildet und durch Innenhochdruckumformen eines rohrförmigen Ausgangsteils erstellt wird.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -







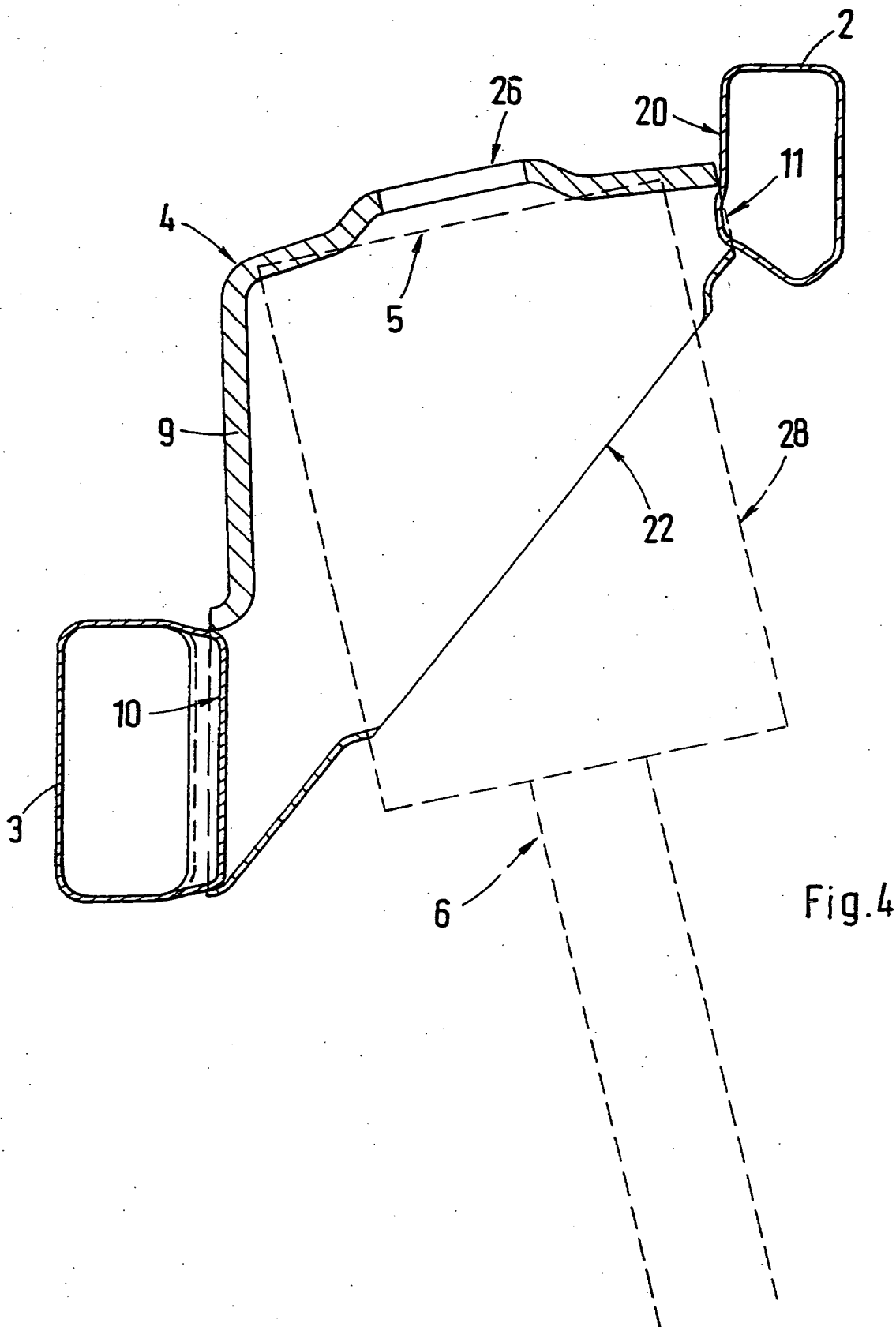


Fig. 4

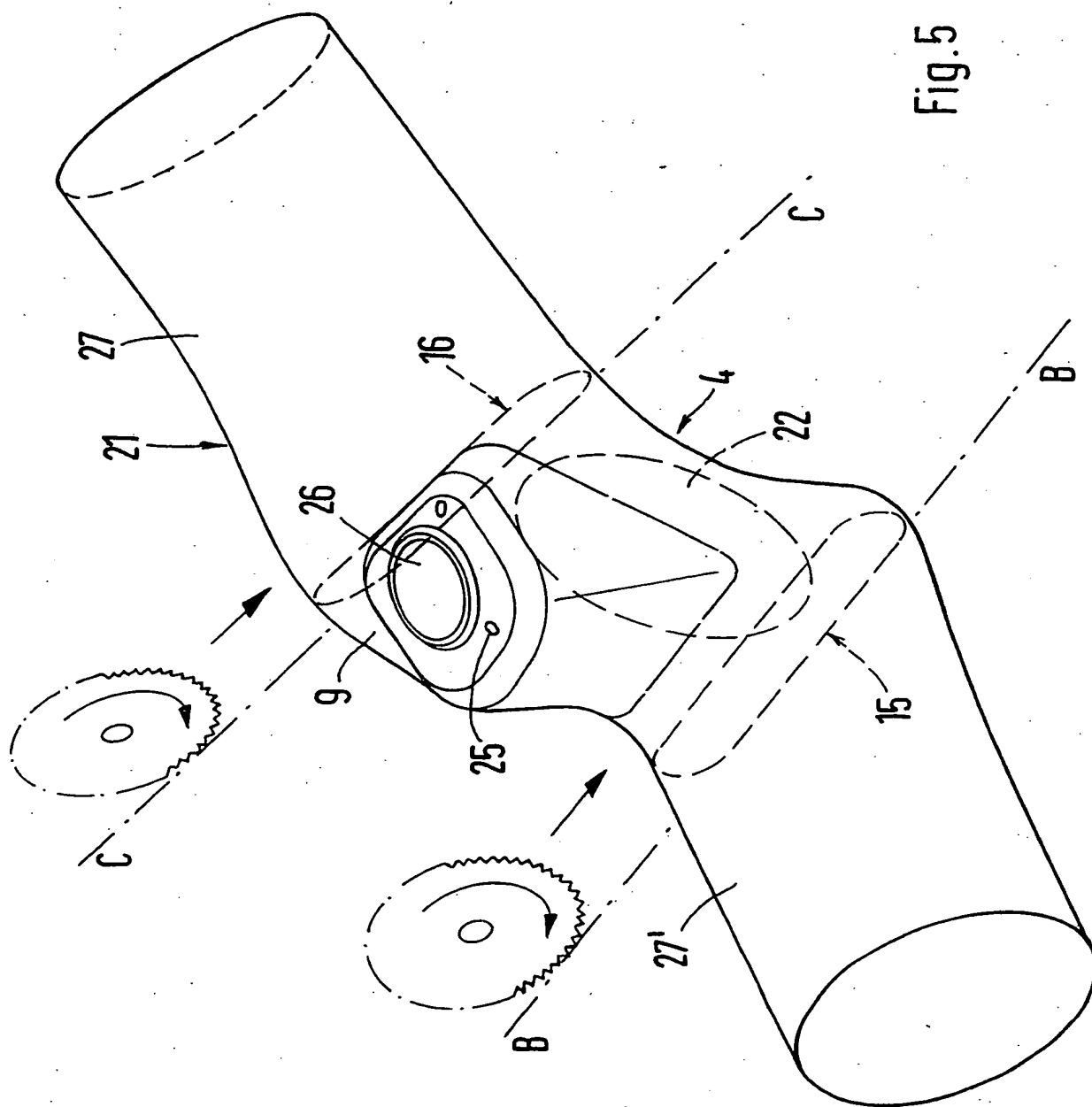


Fig. 5

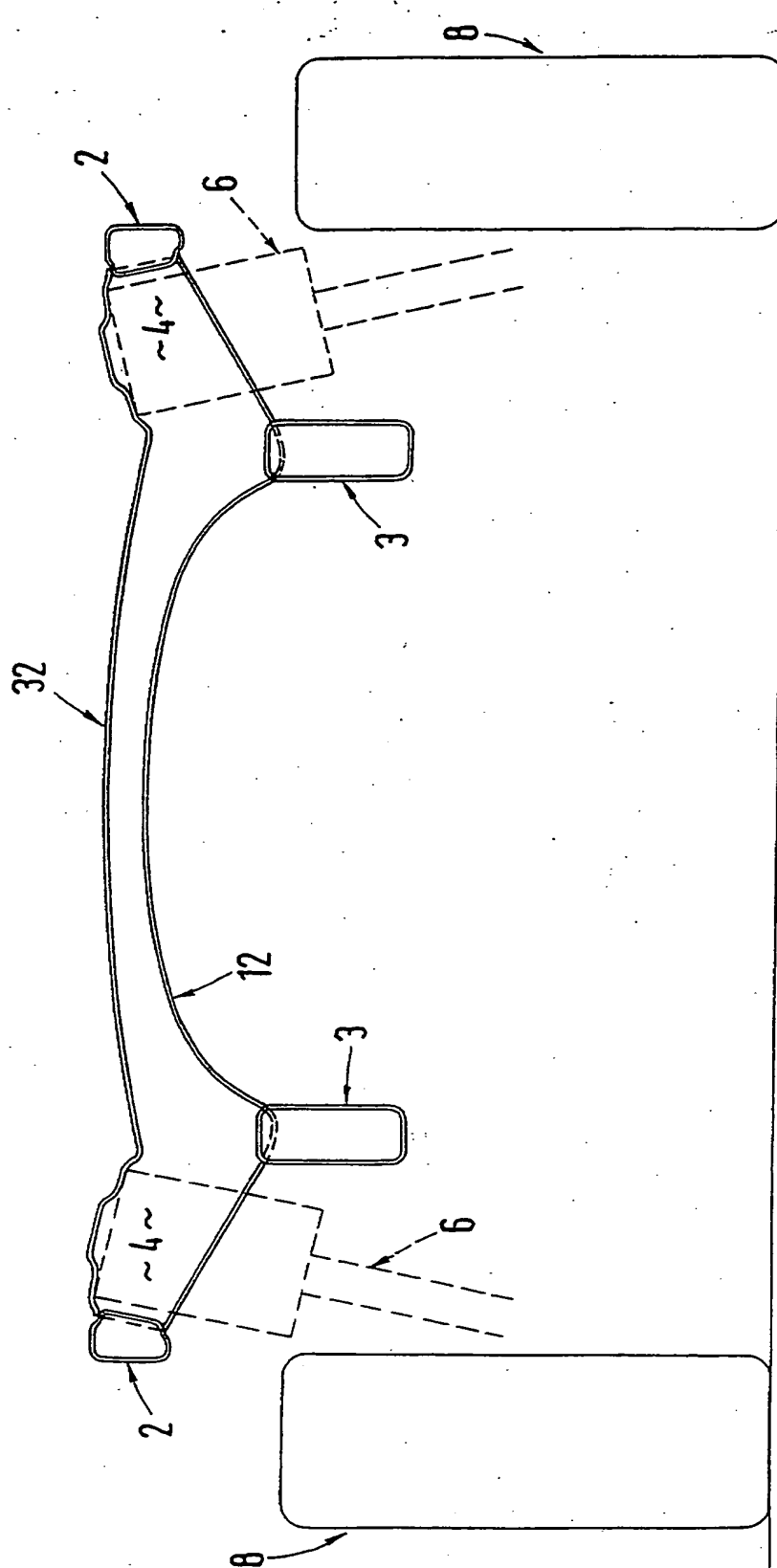


Fig.6